Transports Canada

Railway Safety Act

2001 *An Overview*

102-03839/

Railway Safety Act

2001 *An Overview*

This overview of the *RAILWAY SAFETY ACT* is intended to provide the transportation industry, provinces, municipalities and other interested groups with general guidelines on the implementation of this Act in the areas of railway safety, security and the environment. The information provided here is not a complete statement of the *RAILWAY SAFETY ACT*, neither does it waive or modify any legal obligation under the Act.

As the regulator, Transport Canada continues to play the lead role in overseeing safety in the rail transportation industry. To this end, our stated mission is to further advance the safety and security of an efficient, accessible and sustainable rail transportation system through:

- *awareness and education*
- *establishment and implementation of policies, legislation and standards*
- *monitoring and enforcement*

This overview is in keeping with Transport Canada's concerted effort to increase the use of "plain language" material in support of our policies and legislation.

A copy of the *RAILWAY SAFETY ACT* in its entirety can be found on Transport Canada's website at: **http://www.tc.gc.ca/actsregs/rsa-lsf/rsa.html**. If you have additional questions, please write or call one of the contacts listed at the end of this booklet.

	Page
Preface	ii
Introduction	2
Objectives	2
Background	2
Related Legislation	3
Overview	4
General	4
PART I	
Railway Works: Construction or Alteration	7
PART II	
Railway Works and Equipment: Operation and Maintenance	11
PART III	
Non-Railway Operations	15
PART IV	
Administration and Enforcement	19
PART V	
Miscellaneous Provisions	27
PART VI	
Consequential Amendments to Other Acts	28
Sources for Further Information	29
Glossary	30

OBJECTIVES

The objectives of this booklet are to describe the fundamental principles of railway safety in Canada; to explain the specific details of the *RAILWAY SAFETY ACT*[1] (RSA); and to provide general guidance to the rail transportation industry and other interested groups.

BACKGROUND

For many years, the safety of Canada's federal railways was regulated under the *RAILWAY ACT*. This Act was designed for another era, having originated at the turn of the century when Canada's railway system was rapidly expanding. At that time, much of the system was under construction to open up new territory and to encourage settlement. Small companies without adequate financial reserves built railway lines, with uncertain revenue prospects. There was a strong temptation to cut corners on construction and operating costs, and legislation was needed to allow the government of the day to closely control these activities, for the protection of the public and railway employees.

The RSA came into force in 1989 to address the many changes that had taken place in the rail transportation industry in recent years. It was designed to achieve the objectives of the national transportation policy relating to the safety of railway operations. The RSA gave direct jurisdiction over safety matters to the Minister of Transport, to be administered by Transport Canada, where responsibility for other federally regulated modes resides (i.e., air, road and marine modes).

With the introduction of the new *CANADA TRANSPORTATION ACT* in 1996, the railway industry began to accelerate its significant re-structuring process. In focusing more on their core railway infrastructure, both national carriers have transferred thousands of kilometres of track to short line operators. Many of these transferred railways now fall under the jurisdiction of the provinces in which they exclusively operate. In some provinces, Transport Canada monitors the safety of these provincial railways under contract as a result of federal-provincial agreements.

The 1999 amendments to the RSA have been made to further improve the legislation and to make the railway system even safer. These amendments are designed to fully modernize the legislative and regulatory framework of

[[1] Revised Statutes of Canada, 1985, Chapter 32 (4th Supplement)]

Canada's rail transportation system. Railways are more responsible for managing their operations safely, while the general public and interested parties have a greater say on issues of rail safety.

RELATED LEGISLATION

With the overhaul of rail transportation legislation over the last decade, legislation now exists for the following purposes:

- *to provide the railway industry with greater freedom to act in the area of economic regulation*
- *to simplify, update, and improve safety regulation*
- *to establish an independent accident investigation agency for all federally regulated modes*

The following is a brief summary of related Acts.

CANADA TRANSPORTATION ACT

This Act deals with market-entry, rate-making, and other economic regulation. It was introduced to consolidate and revise the *NATIONAL TRANSPORTATION ACT* and the *RAILWAY ACT*, and replaced the National Transportation Agency with the present-day Canadian Transportation Agency (CTA).

The CTA is a quasi-judicial body reporting to Parliament through the Minister of Transport. The CTA has regulatory powers over economic matters and issues of public convenience and necessity.

CANADIAN TRANSPORTATION ACCIDENT INVESTIGATION AND SAFETY BOARD ACT

This Act, dealing with accident investigation, provides for a multimodal, independent board, known as the Transportation Safety Board, with the objective of advancing safety by:

- *conducting independent investigations, including, when necessary, public inquiries, into selected transportation occurrences in order to make findings as to their causes and contributing factors; identifying safety deficiencies as evidenced by transportation occurrences*
- *making recommendations designed to eliminate or reduce any such safety deficiencies*
- *reporting publicly on its investigations and related findings*

Transportation of Dangerous Goods Act

The purpose of this Act is to promote public safety in the transportation of dangerous goods by all modes of transport throughout Canada. It governs the means of containment, handling, offering for transport, and transporting of dangerous goods in Canada, and is administered by the Transportation of Dangerous Goods Directorate, Transport Canada.

Navigable Waters Protection Act

The purpose of this Act is to protect the public rights of navigation on all the navigable waterways of Canada. The Act regulates the construction of works built or placed in, over, through, or across navigable waterways, and provides a legal framework to deal with obstacles and obstructions to navigation. The Act is administered by Fisheries and Oceans Canada.

Railway Relocation and Crossing Act

Part I of this Act, entitled "Joint Urban Development and Transportation Plans", is intended to facilitate the relocation of railway lines or re-routing of railway traffic in urban areas. Parts II and III of this Act have been repealed.

The fundamental principles on which the regulation of railway safety in Canada is based, as stated in section 3 of the RSA, are as follows:

- *to promote and provide for the safety of the public and personnel, and the protection of property and the environment, in the operation of railways*
- *to encourage the collaboration and participation of interested parties in improving railway safety*
- *to recognize the responsibility of railway companies in ensuring the safety of their operations*
- *to facilitate a modern, flexible and efficient regulatory scheme that will ensure the continuing enhancement of railway safety*

The 1999 amendments to the RSA aim to help achieve these objectives by:

- *promoting and providing for the safety of the public and personnel, and the protection of property and the environment, in the operation of railways*
- *providing authority to require railways to implement* **Safety Management Systems**
- *providing greater involvement for interested organizations in rule-making*
- *providing a safety framework for minimizing disruption caused by train whistles in communities*
- *strengthening and clarifying federal powers at road-rail (grade) crossings*
- *clarifying and strengthening the powers of Railway Safety Inspectors*
- *streamlining the administrative process*
- *providing environmental protection authority to regulate railway emissions*
- *improving other miscellaneous items*

The RSA and subsequent amendments were prepared in extensive consultation with interested parties and received broad support.

The RSA is divided into six major parts:

Part I:	**Construction or Alteration of Railway Works**
Part II:	**Operation and Maintenance of Railway Works and Equipment**
Part III:	**Non-Railway Operations Affecting Rail Safety**
Part IV:	**Administration and Enforcement**
Part V:	**Miscellaneous Provisions**
Part VI:	**Consequential Amendments to Other Acts.**

Part I covers the construction and reconstruction of railway works. The Minister of Transport has the authority to ensure the safety of railway structures, with sufficient flexibility for railway companies to carry out routine items with a minimum of delay. This part also provides the Minister with the authority to make grants for crossings, grade separations and special safety projects.

Regulations and Engineering Standards

The government may make safety regulations governing the construction or alteration of railway works, such as railway signaling systems. Such engineering standards may embrace both physical specifications and performance standards. As well, regulations can be made regulating or prohibiting the construction of road crossings under specified conditions.

Alternatively, railway companies may choose to file standards for approval by the Minister whether or not they are covered by existing regulations. Such standards, when approved by the Minister, have the same force as regulations.

The procedures established in this and following sections provide freedom to build structures that meet standards without Transport Canada approval. The approval process is required only when there is a need for the Minister to make a decision, either in the public interest or because the proposal does not comply with standards.

Notice of Certain Proposed Railway Works

This section ensures that persons whose safety may be affected are made aware of proposed works and are given the opportunity to register objections with the proposing party and with the Minister. Such objections should only be made based on a threat to the safety of persons or property.

A person proposing to carry out certain railway works is required to give notice of this intention. The required work may proceed if no safety objections from concerned parties are received. Details of the type of work, the notice to be filed, the recipients of notice, etc., are established in the *Notice of Railway Works Regulations*.

There is a continued requirement for authority from the CTA to construct and reconstruct certain works, on terms and conditions relating to public convenience and necessity. The CTA also has power to resolve disputes over the apportionment of costs.

Railway Works Requiring Ministerial Approval

In cases where a proposed railway work departs from standards established under the RSA, or where an objection to carrying out the work (section 8) remains unresolved, approval must be obtained from the Minister before the work is undertaken.

A person can apply to the Minister as soon as he or she receives responses from all parties to whom a notice was sent, without having to wait until the notice period expires.

A person can proceed with a railway work if all objections are subsequently withdrawn.

This provision gives the Minister all necessary powers to control the safety of railway construction and reconstruction activities. At the same time, it gives the railways freedom to carry out routine work without the direct involvement of the regulator. Where projects meet engineering standards and have no negative safety implications for other parties, the proponents will be able to proceed without approval. Where these criteria are not satisfied, the party proposing the work must convince the Minister that the projects are safe, taking into consideration any objections raised by affected parties.

The RSA specifies procedures, including time frames, under section 10, subsections (2) to (9).

Engineering Work

The involvement of licensed professional engineers is required in the design, construction, evaluation and alteration of all engineering work relating to railway works. Professional engineers are obligated to protect the public health, safety and welfare where engineering work is involved.

Such works include utility crossings (such as power lines and pipelines), road approaches to rail lines (which are the responsibility of the road authority), and railway infrastructure, such as tracks, signals and bridges.

Transport Canada, in consultation with the rail industry and the Canadian engineering community, has published guidelines to this effect.

Grants Relating to Road Crossings at Grade

The Minister has the power to make financial contributions toward railway works that will increase safety by improving,

relocating, or eliminating existing grade crossings. Such contributions cannot exceed 80 per cent of eligible costs, and only apply to railways under federal jurisdiction.

[redacted]

The Minister can make a grant to a person (which may include a road authority) to agree to the closure of a public or private crossing. Once the grant has been made, the person's rights to the crossing cease. The intent of this section is to encourage a reduction in the number of grade crossings, thereby improving railway safety.

A Transport Canada Guideline on Financial Assistance is available to assist parties who wish to apply for a grant and/or contribution for grade crossings.

Grants for Construction or Alteration of Grade Separations

[redacted]

Contributions can be made toward the construction or alteration of grade separations. The powers are similar to those for grade crossings under section 12. This provision, however, has not been used for many years.

Grants for Programs, Studies, Projects, and Works

[redacted]

The Minister is authorized to make grants toward a wide range of initiatives likely to promote, or contribute to, safe railway operations. Terms and conditions may also be attached to these grants.

Eligible projects could take such forms as basic scientific and technical research, field tests, demonstration, and educational programs.

Reference to the CTA

[redacted]

In cases where more than one party benefits from a railway work and no agreement can be reached on sharing the cost of the work, any, or all, of the parties can apply to the CTA for arbitration. In this section, a railway work includes crossing works and line works such as fencing. It also includes instances where a contribution is being made under section 12 or 13, and extends to the relocation of any portion of a public road.

The CTA will determine the cost-apportionment for railway works that have or have not yet commenced. In making this determination, the CTA will consider such factors as any contributions made under section 12 or 13 and the relative benefits that each person stands to gain from the work.

This part provides for the establishment of regulations and rules for railway operation and maintenance. It also includes provisions regarding the cessation of whistling at crossings.

Regulations

Section 18

The government may make safety regulations covering the operation or maintenance of railways in general, such as tracks, bridges, culverts, signal systems and crossing works. Also included are the design, operation, and maintenance of railway equipment.

The government may also establish regulations with respect to employment of persons in designated positions critical to safe railway operations and to the security of railway transportation. The regulations established under this section apply to all railways, as opposed to rules established under sections 19 and 20, which apply to specific railway companies. **Where inconsistencies exist between regulations and rules, regulations prevail.**

The government may make regulations requiring railway companies or road authorities to conduct safety reviews at road crossings under specified circumstances, such as where multiple fatalities have occurred. The review would determine whether changes or alterations to the crossing are necessary to improve its safety.

Rules: Formulation or Revision Pursuant to Ministerial Order

Section 19

The Minister may order a railway company to file safety or security rules for approval. The order will specify a time period for the railway to do so, and during that period the railway company must first consult with each relevant association or organization that is likely to be affected. Each relevant group must be given a 60-day period to consult with the railway company on the proposed rules before they are filed with the Minister for approval. When filing, the railway company must make known the views of the relevant associations to the Minister.

The Minister has 60 days from the time of filing to consider the rules and to make a determination as to whether or not the rules are conducive to safe railway operations. The Minister may extend the time period for consideration of the matter at any time before this 60-day assessment period expires. Before it expires, the Minister may engage any person or organization having expertise in matters relating to safe railway operations to provide advice in relation to the matter.

If the Minister is satisfied with the rules as filed or approves them subject to terms and conditions, the company and each association or organization identified will be notified of the approval. If the Minister is not satisfied, those same parties will be notified of the Minister's refusal to approve the rules and of the reasons for refusal.

A railway company can request that the Minister amend the terms and conditions on which a rule was approved if new information is presented about the safety of the railway operations. Copies of the railway company's request, and any subsequent amendments made by the Minister, must be sent to each relevant association or organization.

The Minister also has the power to formulate rules on behalf of a railway company. This power enables the Minister to intervene in the event that a company is unwilling, or unable, to formulate rules in an acceptable manner. The Minister must provide an opportunity for the company and relevant associations or organizations to comment before such rules can come into effect. Rules established by the Minister will have the same effect as if they had been formulated by the company and approved by the Minister.

Rules: Formulation or Revision at Initiative of Railway Company

[redacted]

A railway company is permitted, on its own initiative, to propose new rules or changes to rules that already exist. The company must apply to the Minister for approval, giving details of and reasons for the proposal. The treatment of the proposal is similar to that outlined under section 19, with the identical time frames and requirements for consultations and review of rules.

Uniformity of Rules

[redacted]

The Minister shall ensure that rules applying to a particular railway company are as consistent as possible with other rules dealing with a like matter and applying to other railway companies. The intent of this section is to promote uniformity where it is in the interest of safety, and is not intended to prevent a company from innovating to improve safety.

Exemptions: By Order in Council or by the Minister

[redacted]

A railway company can apply to the Minister for an exemption from the provisions of a regulation or a rule established under section 18, 19 or 20 of the RSA. The

Minister and the government may grant these exemptions within a 60-day time frame. Such exemptions require the same procedures for consultation with relevant associations as sections 19 and 20 and must be in the public interest and not likely to threaten safe railway operations.

The railway company is provided with a shorter procedure for exemptions of limited duration or for an exemption required to conduct testing of new or experimental equipment. The exemption is only effective if the railway company has filed a notice with the Minister and all relevant parties and no objections are received from these relevant parties within 14 days after filing the notice. Any objection by the Minister to the exemption request must be made within 21 days; otherwise, the railway company may carry out the requested testing.

Railway Works to Accord with Regulations and Rules

It is an offence for a railway company to operate or maintain a railway, or for any person to maintain a crossing, that does not comply with the regulations and rules established under section 18, 19, or 20. This does not apply to operations carried out under exemptions granted under sections 22 and 22.1.

Cessation of Train Whistling

This section prohibits the use of the whistle on any railway equipment in an area within a municipality, but only if the area meets the safety standards prescribed in regulation and the municipality has passed a resolution indicating its agreement with eliminating the whistling. Before passing such a resolution, the railway company involved must be consulted and notice given to relevant organizations and the general public. If required, the Minister may determine whether an area meets the prescribed requirements.

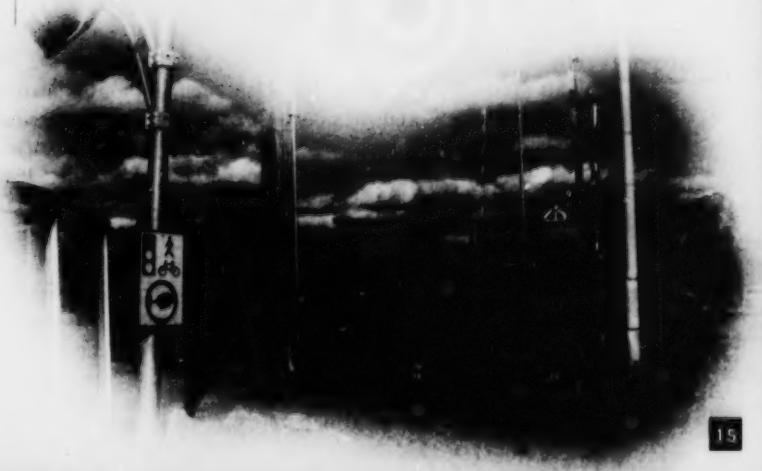
A Railway Safety Inspector and the Minister have the power to initiate whistling if an immediate threat to safe railway operations is perceived to exist. Furthermore, this provision does not prohibit the use of the whistle in cases of emergencies or other requirements, such as when specific work crews are located on railway property.

This part provides the powers to ensure that railway operations are not endangered by operations on land adjacent to a right-of-way. Also included are provisions regarding trespassing and the right-of-way of trains at crossings.

Regulations

The government may make regulations for controlling activities on lands adjoining railway rights-of-way to avoid a threat to safe railway operations. Such regulations may deal with:

- *construction of structures*
- *mining operations*
- *drainage systems*
- *storage of flammable materials*
- *removal of trees and bush obstructing the field of view*
- *removal of weeds and the use of alternatives to chemical pesticides*
- *restricting or preventing, by means of fences, signs or any other means, access to the land on which a railway line is situated by people, vehicles, or animals*
- *construction, alteration and maintenance of roads*
- *control of vehicular and pedestrian traffic on road approaches to road crossings*
- *any other activity that could constitute a threat to safe railway operations*



Any private landowner who suffers loss as a result of the above-mentioned activities is entitled to compensation by the railway company. Disputes over compensation may be referred to the CTA.

Power of Railway Companies and Road Authorities on Adjoining Lands

Section 25

Railway companies are allowed to enter onto land adjoining railway lines to carry out activities essential for the safe operation of the railway, where no other access is reasonably available. This includes dealing with fires, installing or maintaining a snow fence, removing obstructions to railway works, removal of trees, or carrying out alterations to railway works, such as drainage structures.

Road authorities may enter onto land in the vicinity of a rail crossing, including land adjacent to either a road or railway right-of-way, to cut down trees and brush that has been permitted to grow in contravention of section 24 regulations. Written notice of the intention to do so must first be given to the landowner.

Powers of the CTA

Section 26

Where agreement cannot be reached on compensation to be paid by a railway company or a road authority to any person claiming losses as a result of action taken under section 24 or 25, and where no other recourse is available under Part III of the *Canada Transportation Act*, any affected party can refer disagreements to the CTA for arbitration.

Trespassing

Section 28

It is a contravention of the RSA for any person to enter land on which a railway line is situated, without a lawful excuse. The enforcement of this section of the RSA is generally carried out by police forces under the *Contraventions Act* through agreement with the respective province. It may also be enforced directly under the RSA pursuant to section 41.

Right-of-Way

Section 28.2

Users of a road are required to give way to railway equipment at a road crossing when adequate warning of its approach is given. Adequate warning is generally accepted to mean compliance with all applicable rules, regulations, standards and orders.

The purpose of this provision is to:

- *encourage railways, municipalities or road authorities to resolve individual site problems*
- *sharpen public awareness about safe driving and risks to pedestrians and other road users of the crossing*
- *recognize that crossings are the site of most railway-related deaths and injuries*
- *recognize that trains can not stop quickly due to their size and weight*
- *clarify that such right-of-way exists only if adequate warning of the train's approach is given*

Part IV covers those items that are necessary to enforce the provisions of the RSA. It covers the appointment and authority of Railway Safety Inspectors and Screening Officers, removal of works, emergency directives, rules of court, medical reporting, inquiries, security measures and offences.

RAILWAY SAFETY INSPECTORS AND SCREENING OFFICERS

The Minister has the power to appoint Railway Safety Inspectors and Screening Officers. Inspectors are required to be certified for one or more specific areas of responsibility, such as: railway works, railway equipment, railway operations or security matters. A Railway Safety Inspector is exempt from being required to give evidence in a civil suit, except with the written permission of the Minister. A Railway Safety Inspector or a Screening Officer is not personally liable for anything that he or she has done in good faith while discharging his or her duties under the RSA.

Railway Safety Inspectors monitor compliance with safety and security regulations, emergency directives, rules, and orders made under the RSA.

A Screening Officer is someone designated by the Minister to perform authorized screening, i.e. control, observation, inspection and search of persons or goods to prevent the unauthorized possession or carriage of weapons, explosives and incendiaries on railway works and railway equipment.

A Transport Canada Guideline on the Roles of Railway Safety Inspectors and Screening Officers is also available.

INSPECTORS' POWERS TO INSPECT RAILWAY PREMISES

Railway Safety Inspectors are empowered to enter and inspect railway property, to seize any property that may afford evidence and to question persons to determine whether there has been an offence under the RSA.

This includes rail traffic control offices and other railway facilities that may be located elsewhere than on the railway line. Inspectors may also require any person appearing to be in charge of such a place to produce any document for inspection or for the purpose of making copies or taking extracts.

The powers granted ensure that Inspectors have the authority to inspect railway works and equipment on a

regular basis and to carry out an investigation where there is reason to believe that an offence has been committed under the RSA.

Assistance to Inspectors

Section 30

Under the RSA, owners and persons having charge of facilities that are being inspected must offer all reasonable assistance to Inspectors. These persons must:

- *comply with reasonable requests*
- *not make any false or misleading statements*
- *not remove, alter or interfere with evidence*
- *not otherwise obstruct or hinder an Inspector while carrying out his or her duties*

This section supports the power of the Inspector and creates an offence in the event that anyone obstructs an Inspector working under the RSA.

Inspector May Forbid or Restrict Use of Unsafe Works or Equipment

Section 31

Railway Safety Inspectors have the power to prevent, or restrict, the use of railway works, or to restrict railway operations, if they perceive an immediate threat to the

safety or security of railway operations. As a result, Inspectors can take direct action to intervene in railway company operations if the company, or any of its employees, fails to respond to the threat in a manner satisfactory to the Inspector.

Threat is defined as a hazard or condition that could reasonably be expected to develop into a situation in which a person could be injured or made to be ill or damage could be caused to the environment or property, and an **immediate threat** is when such a situation already exists.

This section further provides as follows:

- *it requires an Inspector to notify a railway company or any person who owns or leases railway equipment, in writing, of any perceived threat to safe railway operations. If the threat is immediate, the Inspector may order that the works or equipment not be used, or may impose restrictions on its use, until satisfied that the threat has been removed*
- *it establishes a similar process for crossings, but extends the notification to persons responsible for the maintenance of the crossing. The Inspector may restrict the use of the crossing by the road traffic, by the utility, or by the railway*
- *it establishes a similar process to issue a notice or order to the operator of a motor vehicle using a crossing*
- *it gives the Inspector similar powers in relation to railway operations*

Subsection 31(8)

A Railway Safety Inspector has the authority to revise or revoke orders issued by another Inspector if the Inspector making the original order is unable to act.

Unauthorized or Improperly Maintained Works

Section 32

The Minister can order the removal or modification of any works that have not been constructed, altered, or maintained in accordance with the RSA. In addition, the Minister may sell, give away or otherwise dispose of the materials contained in such works.

Subsection 32(3.1)

The Minister can order corrections to deficiencies found in a railway's Safety Management System. This provision authorizes the Minister to order a railway company to take corrective measures if it is felt that the Safety Management System established by the company has deficiencies that risk compromising railway safety.

Emergency Directives

Section 33

The Minister can take action in the event of an immediate threat to safe railway operations or the security of rail transportation. Wide-ranging embargoes can be imposed on railway operations in cases where the Minister believes that continued operation of certain equipment or the use of works or operating or maintenance practices would be unsafe. The Minister also has the power to issue such directives for security purposes with respect to rail transportation.

Emergency directives can be used to override regulations and rules where experience shows that these have unsafe implications. Emergency directives can remain in effect for a maximum of six months and may be renewed once for a further period of six months.

Enforcement Through Court

Section 34

The provisions of the RSA can be enforced, if necessary, through the courts.

This section provides as follows:

- *it allows any order or emergency directive by the Minister to be made an order enforceable by the federal or any superior court*
- *it allows the Minister to extend this power of enforcement to orders issued by a Railway Safety Inspector*
- *it establishes the process to be followed in implementing court enforcement of orders and emergency directives*
- *it allows the Minister to cancel and replace an order or emergency directive that has been made an order of the court*
- *it gives the Minister the option, at any time, to enforce a decision or order by his own action*

Medical Information

Section 35

Medical examinations are required for all persons occupying positions declared by rule or regulation to be critical to railway safety operations (referred to as designated positions), whether or not they are railway employees. The intervals for such testing are to be established through rule or regulation as well.

This section also provides as follows:

- *it requires physicians and optometrists to notify the railway company's medical adviser if an employee has a medical condition that could be a threat to safe railway operations*
- *it places the responsibility on the patient to inform the physician that he or she holds a designated position*
- *it allows the company to use information provided by a physician or optometrist in the interest of safe railway operations*
- *it prohibits any legal, disciplinary or other proceedings against a physician or optometrist for such information given in good faith*
- *it prohibits further disclosure, or use as evidence, of such medical information, except with the permission of the patient*

The overall purpose of this section is to ensure that persons in positions critical to safe rail operations are fit for duty.

Other Information Requirements

Section 37

The government has the authority to make regulations requiring railway companies to provide any information relating to safe railway operations that is requested by the Minister, such as data regarding safety performance trends.

The government may also make regulations requiring railway companies to report data required to support the auditing of Safety Management Systems. Relevant safety information must be gathered, investigated and evaluated to determine whether Safety Management Systems are in place, are adequate and are functioning well.

Security Screening and Measures

Section 38

A framework is established for the notification and conduct of screening operations for railway transportation and ensures that screening operations address all of the situations that could pose a threat to security, and for which security screening is an appropriate response.

This section also empowers the Minister to formulate railway security measures and to require or authorize railway companies to implement such measures.

Under this section:

- *it is an offence for a person to knowingly make a false or misleading statement to a Screening Officer*
- *the conditions are established under which security rules, emergency directives and measures may be disclosed*

Inquiries

Section 40

The Minister can carry out a public inquiry into any issue of public interest affecting the safe operation of railways. A person conducting an inquiry under the RSA will have the same powers as a commissioner appointed under the *Inquiries Act*.

Offences and Penalties

Contraventions of the provisions of the RSA or of regulations, emergency directives, orders, rules, or requirements made pursuant to the RSA are an offence and penalties may be applied.

In the case of a conviction on indictment, a corporation is liable to a maximum fine of $200,000, and an individual is liable to a maximum fine of $10,000 and/or imprisonment for up to one year. For a summary conviction, the maximum fine for a corporation is $100,000, and for an individual the maximum fine is $5,000 and/or imprisonment for up to six months.

Violations can be prosecuted in the jurisdiction where the accused lives or carries on business even when the offence occurred in some other jurisdiction. This would allow, for example, for more than one violation of a rule to be grouped under the same proceeding, even though the offences occurred in various jurisdictions.

This part provides for delegation of powers, the authority to implement Safety Management Systems, the authority to regulate the release of pollutants and a number of miscellaneous provisions.

Delegation of Powers

Ministerial powers or duties under the RSA may be delegated, in writing, to any person designated by the Minister. Most of these powers have been delegated to the Deputy Minister, the Assistant Deputy Minister of Safety and Security, the Director General of Railway Safety, and the Director General of Security and Emergency Preparedness.

Statutory Instruments Act

Numerous provisions made under the RSA, such as orders, rules, directives and notices, are not statutory instruments, and therefore are not subject to federal regulatory policy. For example, rules submitted pursuant to section 19 or 20 are not statutory instruments and are not published in the *Canada Gazette*. On the other hand, regulations made pursuant to section 18 are statutory instruments.

Safety Management Systems

The government has the authority to make regulations respecting the development and implementation of Safety Management Systems by railway companies.

Safety Management System is defined as a formal framework for integrating safety into day-to-day railway operations and includes safety goals and performance targets, risk assessment, responsibilities and authorities, rules and procedures, and monitoring and evaluation processes.

The requirement for Safety Management Systems was one of the key amendments to the RSA. These systems are expected to improve railway safety by reducing: public and employee fatalities and injuries; property damage resulting from railway accidents; and the impact of accidents on the environment. The program is to be monitored by a formalized auditing program and analysis of safety performance indicators.

Given the results in other industries, Safety Management Systems are intended to promote a safety culture within railways, to enable railways to demonstrate their commitment to safety, and to show that they are in compliance with regulatory requirements.

Environmental Protection

The government has the authority to regulate the release of pollutants into the environment from the operation of railway equipment. The specific intent of this provision is to contribute to the environmental sustainability of the rail industry.

Publication of Regulations

Regulations made under the RSA must be published in the *Canada Gazette* at least 90 days before coming into effect. This is intended to provide widespread public notification of railway safety, security and environmental regulations and provide ample opportunity for interested parties to file comments, questions, and objections with the Minister.

Part VI

Consequential Amendments to Other Acts

Amendments to Other Acts

In order to eliminate conflict with the RSA and to further enhance railway safety, amendments have been made to other Acts such as the *Access to Information Act*, the *Criminal Code* and the *Railway Relocation and Crossing Act*.

Ottawa

Rail Safety / Headquarters
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street, 10th Floor
Ottawa, Ontario K1A 0N5
Tel.: 613 998-2985
Fax.: 613 990-7767

Transport Dangerous Goods / Headquarters
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street, 9th Floor
Ottawa, Ontario K1A 0N5
Tel.: 613 990-1147
Fax: 613 993-5925

Regional Offices / Surface Group

Atlantic

Heritage Place
95 Foundry Street, Suite 418
Moncton, N.B. E1C 5H7
Tel: 506 851-7040
Fax: 506 851-7042

Quebec

800 René-Lévesque West
6th Floor, Suite 638
Montreal, Quebec H3B 1X9
Tel.: 514 283-5722
Fax: 514 283-8234

Ontario

4900 Yonge Street
3rd Floor
North York, Ontario M2N 6A5
Tel.: 416 973-9820
Fax: 416 973-9907

Prairie and Northern

344 Edmonton Street
4th Floor
P.O. Box 8550
Winnipeg, Manitoba R3C 0P6
Tel.: 204 983-4214
Fax: 204 983-8992

Pacific

225 - 625 Agnes Street
New Westminster, B.C. V3M 5Y4
Tel.: 604 666-0011
Fax: 604 666-7747

Other Organizations

Transportation Safety Board of Canada
Place du Centre
4th Floor
200 Promenade du Portage
Hull, P.Q. K1A 1K8
Tel.: 819 994-3741
Fax: 819 997-2239

Canadian Transportation Agency
Les Terrasses de la Chaudière
15 Eddy Street
Hull, P.Q.
Postal Address:
Ottawa, Ontario K1A 0N9
Tel.: 819 997-0344
Fax: 819 953-8353

	PAGE
Adjoining Lands - Power of Railway Companies and Road Authorities	16
Amendment to Other Acts	28
CANADA GAZETTE	27, 28
CANADA TRANSPORTATION ACT	2, 3
CANADIAN TRANSPORTATION ACCIDENT INVESTIGATION AND SAFETY BOARD ACT	3
Canadian Transportation Agency	3
– Non-Railway Operations	16
– Railway Works	7, 9
Delegation of Powers	27
Emergency Directives	22
Enforcement Through Court	23
Engineering Work	8
Engineering Standards	7
Environmental Protection	28
Grants	
– Road Crossings at Grade	8
– Construction or Alteration of Grade Separations	9
– Programs, Studies, Projects and Works	9
Information Requirements, Other	24
Inquiries	24
Inspectors	13, 19-21, 23
Medical Information	23
Ministerial Order	11
NATIONAL TRANSPORTATION ACT	3
NAVIGABLE WATERS PROTECTION ACT	4
Notice of Certain Proposed Railway Works	7
Offences and Penalties	25
RAILWAY ACT	2, 3
RAILWAY RELOCATION AND CROSSING ACT	4
Railway Works Requiring Ministerial Approval	8
Regulations	
– Adjoining Lands	16
– Construction or Alteration of Railway Works	7
– Environmental Protection	28
– Exemptions	12

	PAGE
– Medical Information	23
– Non-Railway Operations	15
– Offences and Penalties	25
– Operation and Maintenance of Railway Works and Equipment	11-13
– Other Information Requirements	24
– Publication	28
– Safety Management Systems	27
– Whistling	13
Right-of-Way	16
Rules	
– Exemptions	12
– Inconsistencies with Regulations	11
– Medical Information	23
– Offences and Penalties	25
– Operation and Maintenance of Railway Works and Equipment	11-13
– Railway Company Initiative	12
– Railway Works	13
– Security Screening and Measures	24
– *Statutory Instruments Act*	27
– Uniformity	12
Safety Management Systems	5, 22, 24, 27
Screening Officers	19, 24
Security Screening and Measures	24
Statutory Instruments Act	27
Transportation of Dangerous Goods Act	4
Transportation Safety Board	3
Trespassing	16
Unauthorized or Improperly Maintained Works	21
Whistling	13

Transports Canada / Transport Canada

Loi sur la sécurité ferroviaire

2001 *Un aperçu*

Canada

TP10199

Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, 1999
No de catalogue : T33-1/25-2001
ISBN 0-662-66190-7
Revisé et réimprimé en novembre 2001 (3e édition)

On peut consulter le présent document et les publications connexes sur le site Web de Transports Canada au
www.tc.gc.ca/railway/RSA/apercu.htm

Le courrier devrait être adressé comme suit :
Sécurité ferroviaire
Transports Canada
Place de Ville
Tour C, 10e étage
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Loi sur la sécurité ferroviaire

2001 *Un aperçu*

L'objet du présent aperçu de la *LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE* est d'exposer à l'industrie des transports, aux provinces, aux municipalités et aux autres groupes intéressés les lignes directrices générales de mise en œuvre de la Loi en matière de sécurité ferroviaire, de sécurité générale et d'environnement. Le présent document ne traite pas de tous les aspects de la *LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE*; on ne saurait l'utiliser pour passer outre aux obligations légales prévues par cette Loi ou pour modifier celles-ci.

En tant qu'organisme de réglementation, Transports Canada continue de s'acquitter de la fonction prépondérante qui est sienne, à savoir de contrôler la sécurité dans l'industrie du transport ferroviaire. Dans ce but, la mission que nous nous sommes donnée est de promouvoir sans cesse la sécurité d'un système de transport ferroviaire efficace, accessible et durable par :

- *la conscientisation et l'éducation*
- *l'établissement et la mise en œuvre de politiques, de lois et de normes*
- *le suivi et l'application*

Le présent aperçu est conforme à l'objectif propre à Transports Canada de produire de plus en plus de documents « en clair » en appui aux politiques et aux lois du ministère.

On peut consulter la *LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE* au site Web de Transports Canada à **http://www.tc.gc.ca/actsregs/rsa-lsf/lsf.html**. N'hésitez pas à communiquer par écrit ou par téléphone avec les éléments-ressources énumérés à la fin du présent livret pour obtenir de plus amples informations.

	PAGE
PRÉFACE	II
INTRODUCTION	2
Objectifs	2
Historique	2
Lois connexes	3
APERÇU	4
Généralités	4
PARTIE I	
Installations ferroviaires – Construction ou modification	7
PARTIE II	
Installations et matériel ferroviaires – Exploitation et entretien	11
PARTIE III	
Activités autres que ferroviaires	15
PARTIE IV	
Application et contrôle	19
PARTIE V	
Dispositions diverses	27
PARTIE VI	
Modifications corrélatives à d'autres lois	28
SOURCES D'INFORMATION SUPPLÉMENTAIRES	29
GLOSSAIRE	30

OBJECTIFS

Les objectifs du présent livret sont d'exposer les principes fondamentaux de la sécurité ferroviaire au Canada, d'expliquer les modalités précises de la *LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE*[1] (LSF) et de poser des lignes directrices générales à l'intention des membres de l'industrie du transport ferroviaire et des autres groupes intéressés.

HISTORIQUE

C'est aux termes de la *LOI SUR LES CHEMINS DE FER* que la sécurité des chemins de fer fédéraux canadiens a été réglementée durant de nombreuses années. Cette Loi, qui est entrée en vigueur au début du siècle au moment où le réseau ferroviaire canadien était en pleine expansion, était d'une autre époque. Un des objectifs de l'expansion du réseau ferroviaire était alors de donner accès à de nouveaux territoires et de favoriser la colonisation. On a alors été témoin de la construction de lignes de chemin de fer par de petites entreprises qui ne disposaient pas de réserves financières adéquates et dont les perspectives de recettes étaient donc incertaines. À cette époque, la tentation de rogner sur les coûts de construction et d'exploitation était forte et il fallait mettre en place une loi qui permettait au gouvernement de contrôler de près ces activités pour protéger le public et les employés ferroviaires.

La LSF est entrée en vigueur en 1989 en réponse aux nombreux changements qu'avait connus l'industrie du transport ferroviaire durant les années antérieures. Elle a été conçue pour atteindre les objectifs en matière de sécurité des activités ferroviaires de la Politique nationale en matière de transport. Aux termes de la LSF, les questions de sécurité relèvent directement du ministre des Transports; son application incombe à Transports Canada, qui est responsable des autres modes de transport sous réglementation fédérale (c.-à-d. les transports aérien, routier et maritime).

C'est à la suite de l'entrée en vigueur de la nouvelle *LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA* en 1996 que l'industrie ferroviaire a augmenté sérieusement le rythme de son processus de restructuration. Les deux compagnies ferroviaires nationales ont axé leur action sur l'infrastructure de base et ont transféré des milliers de kilomètres de voies ferrées à des compagnies de chemins de fer secondaires. Bon nombre de ces chemins de fer relèvent maintenant de la juridiction des provinces où ils sont exploités en exclusivité. Dans certaines provinces, le contrôle de la sécurité pour ces chemins de fer provinciaux est assuré par Transports Canada en vertu de contrats dans le cadre d'ententes fédérales-provinciales.

[[1] Lois révisées du Canada (1985), chapitre 32 (4e supplément)]

Les modifications apportées en 1999 à la LSF visent à renforcer celle-ci et la sécurité du réseau ferroviaire. Elles ont pour résultat d'améliorer le cadre législatif et réglementaire dans lequel s'inscrit le système de transport ferroviaire canadien. Les chemins de fer ont plus que jamais l'obligation d'assurer la gestion de leurs activités en toute sécurité, tandis que le grand public et les parties intéressées ont plus que jamais leur mot à dire sur les questions de sécurité ferroviaire

LOIS CONNEXES

Le remaniement de la législation en matière de transport ferroviaire au cours de la dernière décennie a donné naissance à une législation pour répondre aux besoins suivants :

- *permettre à l'industrie ferroviaire de disposer d'une plus grande liberté d'action en matière de réglementation économique;*
- *simplifier, mettre à jour et améliorer le règlement de sécurité;*
- *constituer un organisme autonome d'enquête sur les accidents pour tous les modes de transport sous réglementation fédérale.*

Voici un bref exposé des lois connexes.

LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA

Cette loi porte sur l'entrée sur le marché, sur l'établissement des tarifs et sur d'autres aspects de la réglementation économique. On l'a adopté dans un but de refonte et de révision de la *LOI SUR LES TRANSPORTS NATIONAUX* et la *LOI SUR LES CHEMINS DE FER*, et le remplacement de l'Office national des transports par l'Office des transports du Canada (OTC) actuel en découle.

L'OTC est un organisme quasi judiciaire qui est comptable au Parlement par le biais du ministre des Transports. L'OTC a des pouvoirs réglementaires sur les questions d'économie, ainsi que de commodité et de nécessité publiques.

LOI SUR LE BUREAU CANADIEN D'ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS DE TRANSPORT ET DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS

C'est aux termes de cette loi, qui porte sur les enquêtes sur les accidents, qu'un bureau « multimodal » autonome, connu sous le nom de Bureau de la sécurité des transports, a été constitué; l'objectif de ce bureau est de promouvoir la sécurité en :

- *menant des enquêtes indépendantes, y compris, au besoin, des enquêtes publiques, sur certains événements précis touchant les transports, dans le but d'établir la(les) cause(s) de ces événements et les facteurs qui ont pu y contribuer, et en identifiant les manquements à la sécurité tel que les traduisent ces événements;*

- *faisant des recommandations visant à éliminer ou à réduire de tels manquements à la sécurité*
- *rendant compte publiquement des enquêtes menées et des constatations qui en découlent*

Loi sur le transport des marchandises dangereuses

L'objet de cette loi est d'accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses partout au Canada, quel que soit le mode de transport utilisé. Elle prescrit les moyens de confinement, la manutention, la demande de transport et le transport des marchandises dangereuses au Canada, et est administrée par la Direction du transport des marchandises dangereuses de Transports Canada.

Loi sur la protection des eaux navigables

L'objet de cette loi est de protéger les droits du public d'emprunter pour naviguer toutes les voies navigables au Canada. Elle réglemente la construction des ouvrages dans les voies navigables, au-dessus ou en travers de celles-ci, et établit le cadre légal qui permet de régler les questions d'obstacles et d'obstructions à la navigation. Elle est administrée par Pêches et Océans Canada.

Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer

L'objet de la partie I de cette loi, intitulée « Plans communs de développement urbain et de transport », est de faciliter le déplacement des lignes de chemin de fer ou le réacheminement du trafic ferroviaire dans les zones urbaines. Ses parties II et III ont été abrogées.

La réglementation de la sécurité ferroviaire au Canada repose sur les principes fondamentaux qui sont exposés à l'article 3 de la LSF; ces principes sont les suivants :

- *pourvoir à la sécurité du public et du personnel dans le cadre de l'exploitation des chemins de fer et à la protection des biens et de l'environnement, et en faire la promotion*
- *encourager la collaboration et la participation des parties intéressées à l'amélioration de la sécurité ferroviaire*
- *reconnaître la responsabilité des compagnies de chemin de fer en ce qui a trait à la sécurité de leurs activités*
- *favoriser la mise en place d'outils de réglementation modernes, flexibles et efficaces dans le but d'assurer l'amélioration continue de la sécurité ferroviaire*

Les modifications de 1999 à la LSF visent à faciliter l'atteinte de ces objectifs en :

- *pourvoyant à la sécurité du public et du personnel dans le cadre de l'exploitation des chemins de fer et à la protection des biens et de l'environnement, et en en faisant la promotion*
- *définissant les pouvoirs légaux nécessaires pour obliger les compagnies de chemin de fer à mettre en oeuvre des systèmes de gestion de la sécurité*
- *permettant une plus forte participation des organismes intéressés à l'élaboration des règlements*
- *établissant un cadre de sécurité axé sur la minimisation des perturbations causées par le sifflet du train dans les agglomérations*
- *renforçant et précisant les pouvoirs fédéraux relativement aux franchissements routiers (passages à niveau)*
- *précisant et renforçant les pouvoirs des inspecteurs de la sécurité ferroviaire*
- *rationalisant le processus administratif*
- *définissant les pouvoirs nécessaires à la réglementation des émissions dans le secteur des transports ferroviaires et ainsi mieux protéger l'environnement*
- *améliorant divers autres aspects*

La LSF et les modifications subséquentes qui y ont été apportées ont été formulées en collaboration étroite avec les parties intéressées et ont été très bien accueillies.

Les six grandes parties de la LSF sont les suivantes :

Partie I :	**Construction ou modification des installations ferroviaires**
Partie II :	**Exploitation et entretien des installations et du matériel ferroviaires**
Partie III :	**Activités autres que ferroviaires pouvant compromettre la sécurité ferroviaire**
Partie IV :	**Application et contrôle**
Partie V :	**Dispositions diverses**
Partie VI :	**Modifications corrélatives à d'autres lois**

La partie I porte sur la construction et la reconstruction des installations ferroviaires. Le ministre des Transports est habilité à assurer la sécurité structurale des installations ferroviaires et à permettre aux compagnies de chemin de fer d'exécuter les travaux courants dans des délais raisonnables. En vertu de la partie I, le ministre est également autorisé à verser des subventions relatives aux franchissements routiers, aux sauts-de-mouton et aux projets spéciaux en matière de sécurité.

Règlements et normes techniques

Le gouvernement peut établir des règlements de sécurité régissant la construction ou la modification d'installations ferroviaires, comme les systèmes de signalisation. Ces normes techniques peuvent aussi porter sur les devis que sur les niveaux de performance. Il est également possible d'établir des règlements régissant ou interdisant la construction de franchissements routiers sous les conditions précisées dans les règlements.

D'autre part, les compagnies de chemin de fer peuvent, si elles le désirent, déposer des normes pour approbation auprès du ministre, que celles-ci soient visées ou non par les règlements en vigueur. Ces normes, une fois approuvées par le ministre, ont force de règlement.

En vertu des dispositions prévues au présent article et aux articles suivants, on peut construire des ouvrages qui répondent aux normes sans l'approbation de Transports Canada. La démarche d'approbation ne doit être suivie que s'il est nécessaire que le ministre prenne une décision, soit dans l'intérêt public ou tout simplement parce que la proposition ne répond pas aux normes.

Avis des travaux projetés

L'article vise à s'assurer que les personnes dont la sécurité peut être perturbée par les travaux projetés soient avisées de ces derniers et puissent notifier au promoteur et au ministre leur opposition à l'égard desdits travaux. Cette opposition ne doit être notifiée que pour des travaux qui peuvent porter atteinte à la sécurité de la personne ou de ses biens.

Le promoteur qui se propose d'entreprendre des travaux ferroviaires doit en donner avis. Les travaux projetés pourront être exécutés si aucune opposition en raison d'atteinte à la sécurité n'est reçue à leur égard de la part des parties intéressées. Les détails concernant le type de travaux, l'avis à donner, les destinataires de l'avis, etc., sont précisés dans le *Règlement sur l'avis de travaux ferroviaires.*

Les demandes d'autorisation de travaux de construction et de reconstruction d'installations ferroviaires auprès de l'OTC se font de plus en plus nombreuses; elles portent en général sur les modalités et conditions de commodité et de nécessité

publiques. L'OTC a également le pouvoir de régler les différends concernant la répartition des frais.

Travaux ferroviaires exigeant l'approbation ministérielle

Lorsque les travaux ferroviaires projetés dérogent à des normes prévues aux termes de la LSF, ou lorsque l'avis d'opposition aux travaux prévu à l'article 8 a été notifié, il faut obtenir l'approbation du ministre avant d'entreprendre les travaux.

Le promoteur peut demander l'approbation du ministre avant l'expiration du délai d'avis si tous les destinataires de cet avis lui ont notifié leur réponse.

Le promoteur peut entreprendre les travaux ferroviaires dès que l'opposition qui subsiste à ces travaux est retirée.

En vertu de la présente disposition, le ministre des Transports dispose de tous les pouvoirs nécessaires pour assurer le contrôle de la sécurité des activités de construction et de reconstruction des installations ferroviaires et les compagnies de chemin de fer sont libres d'exécuter les travaux courants sans aucune intervention directe de la part de l'organisme de réglementation. Lorsque les travaux répondent aux normes techniques et n'ont aucune incidence négative sur la sécurité des autres parties, le promoteur peut entreprendre lesdits travaux sans approbation préalable. Lorsque les travaux ne satisfont pas à ces critères, le promoteur doit convaincre le ministre que l'exécution desdits travaux ne porte aucunement atteinte à la sécurité, malgré les objections soulevées par les parties concernées.

Les modalités à respecter à cet égard, y compris les échéanciers, sont précisées à l'article 10, paragraphes (2) à (9), de la LSF.

Travail d'ingénierie

Il est nécessaire de faire participer des ingénieurs brevetés à la conception, la construction, l'évaluation et la modification de tous les travaux d'ingénierie liés aux installations ferroviaires. Les ingénieurs ont l'obligation de protéger la santé, la sécurité et le bien-être du public lorsque des travaux d'ingénierie sont exécutés.

De tels travaux comprennent les franchissements par desserte (tels que les lignes électriques et les canalisations), les approches routières des voies ferrées (lesquelles sont sous la responsabilité des administrations routières), et l'infrastructure du chemin de fer comme les voies, la signalisation et les ponts.

Transports Canada, en collaboration avec l'industrie ferroviaire et la communauté des ingénieurs canadiens, a publié des lignes directrices à ce sujet.

Subventions relatives aux passages à niveau

Le ministre a le pouvoir de contribuer financièrement à la réalisation de travaux ferroviaires, comme l'amélioration, le

déplacement ou l'élimination de passages à niveau, qui visent à accroître la sécurité. Ces subventions ne peuvent dépasser 80 % des coûts admissibles et ne s'appliquent qu'aux chemins de fer qui relèvent du gouvernement fédéral.

Le ministre peut octroyer une subvention à une personne ou une autorité responsable d'un service de voirie qui est titulaire des droits sur un franchissement routier public ou privé pour qu'elle accepte de fermer ce dernier. Dès l'octroi de la subvention, les droits de la personne ou de l'autorité sur le franchissement sont éteints. L'objectif ici est d'accroître la sécurité ferroviaire en incitant à une réduction du nombre de passages à niveau.

Les parties qui désirent présenter une demande de subvention ou de contribution financière relative aux passages à niveau peuvent consulter la Ligne directrice sur l'aide financière de Transports Canada.

Subventions relatives à la construction ou la modification de sauts-de-mouton

On peut obtenir des subventions pour la construction ou la modification de sauts-de-mouton. Les pouvoirs dont dispose le ministre à cet égard sont similaires à ceux visés à l'article 12 pour les passages à niveau. D'autre part, on ne s'est pas prévalu de cette disposition depuis de nombreuses années.

Subventions pour programmes, études, projets et travaux

Le ministre peut autoriser le versement de subventions pour une vaste gamme d'activités de nature à promouvoir la sécurité ferroviaire ou à y contribuer. Il peut assortir de conditions le versement de ces subventions.

Comme activités admissibles, il pourrait y avoir des travaux de recherche scientifique et technique de base, des essais sur le terrain, des programmes pilotes et des programmes d'éducation.

Saisine de l'OTC

Lorsque les bénéficiaires d'installations ferroviaires ne s'entendent sur la répartition des coûts des travaux relatifs à celles-ci, un de ces bénéficiaires ou chacun d'eux peut s'adresser à l'OTC pour régler le différend. Dans le présent article, **installations ferroviaires** s'entend des ouvrages de franchissement et des ouvrages de ligne comme les clôtures. L'article s'applique également aux travaux pour lesquels des subventions ont été octroyées au titre de l'article 12 ou 13, ainsi qu'aux travaux de déplacement de toute portion d'une voie publique.

L'OTC déterminera la quote-part de chacun à l'égard des coûts des travaux dont l'exécution a ou n'a pas débuté. Elle tiendra compte des subventions accordées, le cas échéant, au titre des articles 12 ou 13, et des avantages respectifs que retirerait des installations chacune des personnes concernées.

La partie II regroupe les dispositions en vertu desquelles on peut établir des règlements et des règles en matière d'exploitation et d'entretien des installations et du matériel ferroviaires. Elle comprend également les dispositions précisant les conditions selon lesquelles il est interdit d'utiliser le sifflet du train aux franchissements.

Règlements

Le gouvernement peut prendre des règlements de sécurité concernant l'exploitation ou l'entretien en général des lignes de chemin de fer, comme les voies ferrées, les ponts, les ponceaux, les systèmes de signalisation et les ouvrages de franchissement. Ces règlements peuvent également porter sur la conception, l'exploitation et l'entretien du matériel ferroviaire.

Il peut également prendre des règlements régissant les compétences des titulaires de postes précis jugés essentiels pour la sécurité des activités d'exploitation et du transport ferroviaires. Les règlements pris aux termes du présent article s'appliquent à toutes les compagnies de chemin de fer, contrairement aux règles établies aux termes des articles 19 et 20 qui ne s'appliquent qu'à certaines de celles-ci. **Les règlements l'emportent sur les règles incompatibles.**

Le gouvernement peut prendre des règlements exigeant que les compagnies de chemin de fer ou les autorités responsables de services de voirie mènent des examens de sécurité aux franchissements routiers moyennant certaines conditions, comme lorsqu'il y a eu un accident causant la mort de plusieurs personnes. L'examen permettrait de déterminer s'il y a lieu d'apporter des modifications au franchissement pour accroître la sécurité.

Règles – Formulation ou modification en vertu d'un arrêté ministériel

Le ministre peut, par arrêté, demander à une compagnie de chemin de fer de déposer auprès de lui, pour approbation, des règles de sécurité. La compagnie disposera d'un délai consécutif à l'arrêté pour déposer ces règles, période durant laquelle elle devra consulter les associations ou organisations intéressées susceptibles d'être touchées par la mise en oeuvre de ces règles. Il faudra accorder à chaque groupe concerné une période de 60 jours pour lui permettre de discuter des règles projetées avec la compagnie de chemin de fer avant que celles-ci ne soient déposées auprès du ministre pour approbation. La compagnie de chemin de fer devra faire part au ministre des observations des associations concernées au moment de déposer les règles.

Le ministre dispose d'une période de 60 jours suivant le dépôt des règles pour examiner celles-ci et décider si elles contribuent ou non à la sécurité de l'exploitation ferroviaire de la compagnie. Cette période peut toutefois faire l'objet d'une prorogation, avant expiration, que le ministre spécifiera. Ce dernier peut, avant la fin

de la période d'examen, retenir les services de toute personne ou organisme spécialisé en matière de sécurité d'exploitation ferroviaire pour l'aider à former sa décision.

Si le ministre décide que les règles dont le texte a été déposé contribuent à la sécurité de l'exploitation ferroviaire de la compagnie ou les approuve sous réserve de modalités, il en notifiera la compagnie et chaque association ou organisme précisé. Dans le cas d'une décision négative, il avisera ces mêmes parties de son refus et des motifs de ce refus.

Une compagnie de chemin de fer peut demander au ministre de revoir les modalités selon lesquelles des règles ont été approuvées, pourvu que cette demande soit étayée par de nouvelles informations en matière de sécurité d'exploitation ferroviaire. Il faudra faire parvenir des exemplaires de cette demande et des modifications que pourrait apporter le ministre en réponse à celle-ci à chaque association ou organisme concerné.

Le ministre est habilité à établir des règles au nom d'une compagnie de chemin de fer. Cela lui permet d'intervenir lorsqu'une compagnie refuse ou est incapable de formuler des règles tel qu'il est prévu. Il doit donner la possibilité à la compagnie et aux associations ou organismes intéressés de lui faire part de leurs observations avant que ces règles n'entrent en vigueur. Les règles établies par le ministre s'appliquent comme si elles avaient été formulées par la compagnie et approuvées par lui.

Règles – Formulation ou révision sur initiative de la compagnie de chemin de fer

Article 20

Une compagnie de chemin de fer peut de sa propre initiative proposer de nouvelles règles ou des modifications aux règles existantes. Elle doit déposer, pour approbation, sa demande auprès du ministre, en précisant les détails et les motifs de celle-ci. Le traitement de la demande est similaire au traitement exposé à l'article 19; les échéanciers et les critères de consultation et d'examen des règles sont les mêmes que ceux de l'article précédent.

Uniformité des règles

Article 21

Le ministre doit veiller à l'uniformité des règles qui s'appliquent à une compagnie de chemin de fer avec les règles à objet comparable applicables aux autres compagnies de chemin de fer. L'objet de cet article est de promouvoir l'uniformité dans l'intérêt de la sécurité et non dans le but d'empêcher une compagnie de faire preuve d'innovation pour accroître la sécurité.

Exemptions par le gouverneur en conseil ou par le ministre

Article 22

Une compagnie de chemin de fer peut demander au ministre de la soustraire des dispositions d'un règlement ou d'une règle pris sous le régime des articles 18, 19 ou 20 de la LSF. Le

ministre et le gouvernement peuvent accorder ces exemptions dans un délai de 60 jours. Elles exigent les démarches de consultation auprès des associations intéressées prévues aux articles 19 et 20, doivent être prises dans l'intérêt public et ne doivent, selon toute vraisemblance, compromettre en rien la sécurité de l'exploitation ferroviaire.

La demande de la compagnie de chemin de fer qui se propose de faire des essais sur du nouveau matériel ferroviaire ou du matériel ferroviaire d'expérimentation, ou qui a besoin sans tarder d'une exemption de courte durée, est traitée plus rapidement. L'exemption ne prend effet que si la compagnie en question en a avisé le ministre et toutes les parties intéressées, et que si aucune réponse n'est reçue de ces dernières indiquant qu'elles s'opposent à l'exemption dans les 14 jours suivant la notification de l'avis de la compagnie. Le ministre peut, dans les 21 jours après réception de l'avis, s'opposer de son propre chef à l'exemption; à défaut d'une telle opposition, la compagnie de chemin de fer peut faire les essais en question.

Conformité des travaux ferroviaires aux règlements et aux règles

Aux termes de la LSF, il est interdit à la compagnie de chemin de fer d'exploiter ou d'entretenir des installations ou du matériel ferroviaires et à toute personne d'entretenir un ouvrage de franchissement en contravention avec les règlements pris aux termes de l'article 18 ou avec les règles établies sous le régime des articles 19 ou 20 qui lui sont applicables. Cela ne s'applique pas aux travaux exécutés en vertu des exemptions accordées aux termes des articles 22 et 22.1.

Interdiction du sifflet

Aux termes du présent article, il est interdit d'utiliser le sifflet dont peut être équipé le matériel ferroviaire sur toute partie du territoire d'une municipalité si celui-ci répond aux normes de sécurité prescrites par règlement et si l'administration municipale a, par résolution, manifesté son accord concernant l'interdiction du sifflet. Avant d'adopter cette résolution, l'administration municipale doit consulter la compagnie de chemin de fer qui exploite la voie ferrée, notifier les organismes intéressés et faire publier un avis à cet effet. Le ministre peut, au besoin, statuer sur la conformité de la partie du territoire avec les règlements.

L'inspecteur de la sécurité ferroviaire et le ministre peuvent permettre d'utiliser le sifflet lorsque, selon toute vraisemblance, un risque imminent pèse sur la sécurité de l'exploitation ferroviaire. En outre, la présente disposition n'interdit aucunement d'utiliser le sifflet dans une situation d'urgence ou lorsque d'autres circonstances l'exigent, comme lorsque des équipes particulières effectuent des travaux sur la propriété du chemin de fer.

Partie III

La présente partie regroupe les dispositions qui permettent de veiller à ce que les activités sur les terrains contigus à une emprise ne compromettent la sécurité des activités ferroviaires. Elle comprend également des dispositions concernant les intrusions et l'emprise des trains aux franchissements.

RÈGLEMENTS

Article 24

Le gouvernement peut, par règlement, régir les activités sur les terrains contigus aux emprises des chemins de fer pour s'assurer qu'elles ne compromettront pas la sécurité des activités ferroviaires. Les activités en question sont les suivantes :

- *la construction d'ouvrages*
- *les opérations minières*
- *les travaux relatifs aux réseaux de drainage*
- *l'entreposage de matières inflammables*
- *l'enlèvement d'arbres et de broussailles qui réduisent la visibilité*
- *l'enlèvement de plantes nuisibles, ainsi que l'emploi de solutions de rechange aux agents chimiques pour ces opérations*
- *l'interdiction ou la limitation, notamment par l'installation de clôtures ou de signaux, ou par tout autre moyen, de l'accès à l'emplacement de la voie de personnes de véhicules et d'animaux*
- *la construction, la modification et l'entretien des routes*
- *la régulation de la circulation véhiculaire et piétonnière sur les voies d'accès aux franchissements routiers*
- *toute autre activité qui risque de compromettre la sécurité ferroviaire*

La compagnie de chemin de fer est tenue de payer à tout propriétaire de terres privées concernée les dommages-intérêts entraînés par l'application des règlements pris sous le régime du présent article. On peut s'adresser à l'OTC pour régler les différends concernant ces dommages-intérêts.

Pouvoirs des compagnies de chemin de fer et des autorités responsables des services de voirie concernant les terrains contigus

Afin de prévenir toute situation susceptible de compromettre la sécurité de son exploitation d'une voie ferrée, la compagnie de chemin de fer a accès à tout terrain contigu à la voie, en l'absence d'un autre accès praticable à la voie. Cet accès peut être nécessaire en cas d'incendie, pour installer ou entretenir des paraneiges, pour enlever tout obstacles aux installations ferroviaires, pour abattre des arbres ou pour modifier les installations ferroviaires, comme les ouvrages de drainage.

Les autorités responsables des services de voirie ont accès au terrain contigu à à un franchissement, y compris les terrains contigus à une emprise de route ou de chemin de fer, pour éliminer les arbres et les broussailles qu'on a laissé croître en contravention des règlements pris aux termes de l'article 24. Il faut notifier au préalable par écrit le propriétaire des terrains en question de ces activités.

Pouvoirs de l'OTC

Faute de recours prévu sous le régime de la partie III de la *Loi sur les transports au Canada*, la compagnie de chemin de fer ou l'autorité responsable du service de voirie peut saisir l'OTC de son désaccord sur les dommages-intérêts visés aux articles 24 ou 25.

Intrusions

Aux termes de la LSF, il est interdit de pénétrer, sans excuse légitime, sur l'emprise d'une ligne de chemin de fer. Aux termes de la *Loi sur les contraventions*, l'application de cet article de la LSF incombe habituellement aux services de police, après entente avec la province concernée. Cette application peut être assurée directement aux termes de l'article 41 de la LSF.

Priorité aux trains

Les usagers de la route doivent à tout franchissement routier céder le passage à tout matériel ferroviaire qui a signalé adéquatement son approche. De façon générale, signalisation adéquate s'entend du respect de tous les règlements, règles, normes et arrêtés pertinents.

La présente disposition vise à :

- *inciter les compagnies de chemin de fer, les administrations municipales ou les autorités responsables des services de voirie à résoudre les problèmes que peuvent présenter les différents franchissements*
- *sensibiliser le public à la conduite prudente et aux risques que peut présenter le franchissement pour les piétons et les autres usagers de la route*
- *faire prendre acte du fait que la plupart des accidents ferroviaires mortels ou à l'origine de blessures graves surviennent aux franchissements routiers*
- *faire prendre acte du fait qu'en raison de la grosseur et du poids, il faut du temps pour immobiliser un train*
- *bien faire comprendre que cette priorité n'existe que si le train a signalé adéquatement son approche*

La partie IV porte sur les éléments qui sont nécessaires à l'application des dispositions de la LSF. On y traite de la désignation des inspecteurs de la sécurité ferroviaire et des agents de contrôle, de la dépose des ouvrages, des injonctions ministérielles, des règles de procédure, des rapports médicaux, des enquêtes, des mesures de sécurité et des infractions.

INSPECTEURS DE LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE ET AGENTS DE CONTRÔLE

Le ministre peut désigner les personnes qu'il estime qualifiées pour remplir les fonctions d'inspecteur de la sécurité ferroviaire et d'agent de contrôle. Les inspecteurs reçoivent un certificat qui délimite leur compétence dans un domaine précis : ouvrages ferroviaires, matériel ferroviaire, exploitation ferroviaire ou sécurité. L'inspecteur de la sécurité ferroviaire ne peut être contraint à témoigner dans une action civile sans l'autorisation écrite du ministre. L'inspecteur ou l'agent de contrôle n'encourt aucune responsabilité personnelle à l'égard d'un acte ou d'une omission accompli de bonne foi sous le régime de la LSF.

Les inspecteurs de la sécurité ferroviaire vérifient la conformité aux règlements de sécurité, aux injonctions ministérielles, aux règles et aux arrêtés pris aux termes de la LSF.

L'agent de contrôle est toute personne désignée à ce titre par le ministre pour effectuer des vérifications autorisées : contrôle, observation, inspection et fouille des personnes ou des biens visant à prévenir la possession ou le port sans qualité d'armes, d'explosifs et de substances incendiaires dans les ouvrages ferroviaires ou à bord du matériel ferroviaire.

On peut consulter sur le sujet la Ligne directrice sur les rôles des inspecteurs de la sécurité ferroviaire et des agents de contrôle de Transports Canada.

POUVOIRS D'INSPECTION DES TERRAINS DU CHEMIN DE FER DE L'INSPECTEUR

L'inspecteur de la sécurité ferroviaire peut pénétrer dans toute installation ferroviaire, les examiner, saisir tous objets trouvés à l'endroit de sa visite et dont il a des motifs de croire qu'ils pourront servir de preuve, et interroger les personnes sur qui sont sur les lieux pour déterminer si on a commis une infraction aux termes de la LSF.

Les installations ferroviaires en question comprennent les centres de contrôle de la circulation ferroviaire et les autres installations situées ailleurs que le long de la voie ferrée. L'inspecteur peut également exiger que la personne apparemment responsable du lieu visé lui remette les documents qu'il jugera bon de demander, afin de pouvoir les examiner, en faire des photocopies ou en faire des extraits.

En vertu des pouvoirs dont il dispose, l'inspecteur est autorisé à faire des inspections régulières des ouvrages et du matériel ferroviaires et à mener une enquête s'il a des motifs de croire qu'une infraction a été commise aux termes de la LSF.

Assistance aux inspecteurs

Aux termes de la LSF, les propriétaires ou les responsables des installations ou lieux visités doivent prêter à l'inspecteur toute l'assistance possible dans l'exercice des fonctions. Ces personnes sont tenues :

- *d'accéder aux demandes raisonnables de la part de l'inspecteur*
- *de ne pas faire de déclarations fausses ou trompeuses*
- *de ne pas éliminer, modifier ou trafiquer les éléments de preuve*
- *de ne pas entraver, par ailleurs, l'action de l'inspecteur dans l'exercice de ses fonctions*

Le présent article étaye les pouvoirs de l'inspecteur et fait que toute personne qui entrave l'action de ce dernier dans l'exercice des fonctions prévues aux termes de la LSF commet une infraction.

Interdiction ou restriction d'usage pour mauvais état d'installations ou de matériel ferroviaires imposées par l'inspecteur

L'inspecteur de la sécurité ferroviaire peut interdire ou restreindre l'usage des installations ferroviaire, ou limiter l'exploitation de celles-ci, s'il est convaincu que cet usage ou cette exploitation risque de compromettre de façon imminente

la sécurité ferroviaire. Il peut de ce fait intervenir directement dans les opérations de la compagnie de chemin de fer, si celle-ci ou un de ses employés ne prend pas les mesures qu'il juge nécessaires pour écarter le risque.

La mention du **risque** dans la présente loi vise tout danger ou toute condition qui pourrait éventuellement constituer une situation dans laquelle une personne pourrait être blessée ou tomber malade, l'environnement pourrait être compromis ou des biens matériels pourraient être endommagés. Le risque est dit **imminent** dans les cas où cette situation existe déjà.

Le présent article stipule également ce qui suit :

- *l'inspecteur doit transmettre à la compagnie de chemin de fer ou à toute personne qui possède ou loue du matériel ferroviaire un avis écrit pour l'informer de son opinion, lorsqu'il estime que le matériel ferroviaire risque de compromettre la sécurité ferroviaire. S'il est convaincu que le risque est imminent, il peut ordonner à la compagnie ou à la personne concernée d'empêcher l'utilisation de l'ouvrage ou du matériel, ou de faire en sorte qu'il ne soit utilisé qu'à certaines conditions, tant que le risque ne lui paraîtra pas écarté*
- *une démarche similaire s'appliquera aux ouvrages de franchissement, mais l'avis doit également être transmis à la personne responsable de l'entretien des ouvrages en question. L'inspecteur peut restreindre l'utilisation de l'ouvrage de franchissement par le trafic routier, par la desserte ou par la compagnie de chemin de fer*
- *une démarche similaire s'appliquera à la transmission d'un avis ou d'un ordre au conducteur de véhicule automobile qui emprunte l'ouvrage de franchissement*
- *l'inspecteur disposera de pouvoirs similaires en ce qui concerne l'exploitation ferroviaire*

[illegible] L'inspecteur est autorisé à modifier ou annuler les ordres émis par un autre inspecteur s'il y a empêchement de ce dernier.

INSTALLATIONS CONSTRUITES OU ENTRETENUES DE FAÇON DÉROGATOIRE

[illegible] S'il estime que la construction, la modification ou l'entretien d'installations ferroviaires ne sont pas conformes à la LSF, le ministre peut ordonner de les modifier ou de les enlever. En outre, il peut soit vendre, soit donner, soit disposer autrement des matériaux de ces installations.

[illegible] Le ministre peut ordonner à une compagnie de chemin de fer d'apporter les mesures correctives nécessaires si le système de gestion de la sécurité ferroviaire établi par cette compagnie présente

des lacunes. La présente disposition autorise le ministre à ordonner à une compagnie de chemin de fer d'apporter les mesures correctives nécessaires, s'il estime que le système de gestion de la sécurité ferroviaire établi par cette compagnie présente des lacunes qui risquent de compromettre la sécurité ferroviaire.

Injonctions ministérielles

[redacted]

Le ministre peut prendre action advenant que la sécurité ferroviaire ou la sécurité des transports par rail risquent de façon imminente d'être compromises. Il peut imposer des embargos importants sur les activités ferroviaires, s'il estime que l'utilisation d'installations ou de matériel ferroviaires d'un type déterminé, ou toute pratique concernant leur entretien ou leur exploitation, risquent de compromettre la sécurité ferroviaire. Le ministre peut également émettre des directives sur la sécurité du transport ferroviaire.

Les injonctions ministérielles l'emportent sur les règlements et les règles s'il est acquis que ceux-ci ont une incidence négative sur la sécurité. Les injonctions ministérielles sont valides pour une période maximale de six mois et peuvent être prorogées d'au plus six mois.

Assimilation à des ordonnances de la cour

[redacted]

Les dispositions de la LSF peuvent être assimilées, au besoin, à des ordonnances de la cour.

Les principaux éléments du présent article sont les suivants :

- *les ordres et les injonctions ministériels peuvent être assimilés à des ordonnances de la Cour fédérale ou d'une cour supérieure*
- *le ministre peut, en confirmant l'ordre d'un inspecteur de la sécurité ferroviaire, en permettre l'assimilation prévue ci-dessus*
- *l'assimilation des ordres et des injonctions ministérielles peut se faire conformément aux règles de pratique et de procédure de la cour applicables en l'occurrence*
- *les ordres ou injonctions ministériels qui annulent des ordres ou des injonctions déjà assimilés à des ordonnances judiciaires sont réputés annuler celles-ci*
- *le ministre a toujours la faculté de faire exécuter lui-même ses ordres ou injonctions*

Renseignements médicaux

Le titulaire d'un poste classifié comme essentiel pour la sécurité ferroviaire (poste désigné) en application d'un règlement ou d'une règle est tenu de passer un examen médical, qu'il soit ou non un employé de la compagnie de chemin de fer. Les intervalles pour cet examen médical seront aussi fixés par règlement ou règle.

Voici les principales dispositions de l'article :

- *le médecin ou l'optométriste qui a des motifs raisonnables de croire que l'état de son patient, s'il occupe un tel poste, risque de compromettre la sécurité ferroviaire, doit en informer le médecin-conseil de la compagnie de chemin de fer*
- *le titulaire d'un poste désigné est tenu d'en révéler, avant l'examen, la nature au médecin ou à l'optométriste*
- *la compagnie peut faire, des renseignements communiqués par un médecin ou un optométriste, l'usage qu'elle estime nécessaire pour la sécurité ferroviaire*
- *les médecins ou les optométristes sont soustraits aux procédures judiciaires, disciplinaires ou autres pour les actes accomplis de bonne foi en conformité avec le présent article*
- *les renseignements sont protégés; nul n'est tenu de les communiquer ou de témoigner à leur sujet sans le consentement du patient*

L'objectif global du présent article est de s'assurer que les personnes qui occupent des postes essentiels pour la sécurité ferroviaire sont aptes au travail.

Autres exigences relatives aux renseignements

Article 37

Le gouvernement peut, par règlement, régir la notification au ministre, par les compagnies de chemin de fer, de certains renseignements concernant la sécurité de son exploitation ferroviaire, comme les données illustrant l'évolution de la performance en matière de sécurité.

Il peut également régir, par règlement, la notification, par les compagnies de chemin de fer, des données nécessaires à la vérification des systèmes de gestion de la sécurité. Les renseignements pertinents sur la sécurité devront être recueillis, analysés et évalués pour déterminer si les systèmes de gestion de la sécurité en place sont adéquats et efficaces.

Contrôle et mesures de sécurité

Article 39

On établit le cadre de notification et de conduite des opérations de sécurité en matière de transport ferroviaire et on s'assure que les opérations de contrôle sont adaptées à toutes les situations qui pourraient compromettre la sécurité et pour lesquelles un tel contrôle est approprié.

En vertu du présent article, le ministre peut établir des mesures pour assurer la sûreté du transport ferroviaire et peut obliger ou autoriser les compagnies de chemin de fer à mettre en oeuvre de telles mesures.

Aux termes du présent article :

- *toute personne qui fait sciemment une déclaration fausse ou trompeuse à un agent de contrôle commet une infraction*
- *on précise les conditions qui doivent être remplies pour que les règles, les injonctions ministérielles et les mesures en matière de sécurité puissent être divulguées*

Enquêtes

Article 40

Le ministre peut tenir une enquête publique sur des questions d'intérêt public liées à la sécurité ferroviaire. Toute personne chargée d'une enquête aux termes de la LSF possède les pouvoirs d'un commissaire nommé en application de la *Loi sur les enquêtes*.

Infractions et peines

Article 41

Quiconque contrevient aux dispositions de la LSF ou aux règlements, injonctions ministérielles, ordres, règles ou exigences édictés en application de celle-ci commet une infraction et encourt une peine.

Sur déclaration de culpabilité par mise en accusation, une personne morale est passible d'une amende maximale de 200 000 $, tandis qu'une personne physique encourt une amende maximale de 10 000 $ et un emprisonnement maximal d'un an, ou l'une de ces peines. Sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, l'amende maximale est de 100 000 $ pour une personne morale, tandis que la personne physique est passible d'une amende maximale de 5 000 $ et d'un emprisonnement maximal de six mois ou l'une de ces peines.

La poursuite peut être intentée dans le territoire où la personne physique demeure ou la personne morale fait affaire, même si l'infraction a été commise dans un territoire qui n'est pas du ressort du tribunal saisi de l'affaire. Ainsi, il est possible, par exemple, de regrouper plusieurs infractions à une règle dans une même poursuite, même si celles-ci ont été commises dans différentes compétences territoriales.

La partie V traite de la délégation de pouvoirs, du pouvoir de mise en oeuvre de systèmes de gestion de la sécurité, du pouvoir de réglementation des émissions de polluants et de certains autres aspects divers.

DÉLÉGATION DE POUVOIRS

ARTICLE 45

Le ministre peut déléguer par écrit les pouvoirs et fonctions qui lui sont conférés au titre de la LSF aux personnes qu'il désigne à cet effet. Ces pouvoirs ont déjà été délégués en majeure partie au sous-ministre, au sous-ministre adjoint à la sécurité et la sûreté, au directeur général de la sécurité ferroviaire et au directeur général de la sécurité et de la planification d'urgence.

LOI SUR LES TEXTES RÉGLEMENTAIRES

ARTICLE 46

Nombreuses sont les dispositions prises aux termes de la LSF, comme les ordres, les règles, les injonctions et les notifications, qui, n'étant pas des textes réglementaires, ne sont pas assujetties la politique de réglementation fédérale. Par exemple, les règles visées aux articles 19 et 20 ne sont pas des textes réglementaires et ne sont pas publiés dans la *GAZETTE DU CANADA*. D'autre part, les règlements pris aux termes de l'article 18 sont des textes réglementaires.

SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

PARAGRAPHE 47.2(1)

Le gouvernement peut, par règlement, exiger d'une compagnie de chemin de fer l'élaboration et la mise en place d'un système de gestion de la sécurité.

Système de gestion de la sécurité s'entend d'un protocole officiel visant la mise en oeuvre de la sécurité ferroviaire dans l'exploitation courante des chemins de fer et intégrant les objectifs de sécurité et les cibles de rendement, l'évaluation des risques, les responsabilités et les attributions, les règles et les procédures, ainsi que les processus de surveillance et d'évaluation.

L'ajout d'un article sur les systèmes de gestion de la sécurité constitue une des principales modifications à la LSF. Ces systèmes devraient permettre d'accroître la sécurité ferroviaire en réduisant le nombre de décès et de blessures chez les employés et le public, ainsi que les dommages matériels résultant d'accidents ferroviaires, et en atténuant l'impact des accidents sur l'environnement. On suivra l'évolution du programme par le biais d'un programme de vérification officialisé et de l'analyse d'indicateurs de rendement en matière de sécurité.

À la lumière des résultats obtenus dans d'autres industries, les systèmes de gestion de la sécurité visent à promouvoir la culture de la sécurité au sein des compagnies de chemin de fer, à permettre aux compagnies de chemin de fer de traduire

par des actes leurs engagements en matière de sécurité et à leur permettre de démontrer qu'elles respectent les exigences réglementaires.

Protection de l'environnement

P... 47 (2)

Le gouvernement peut, par règlement, établir des normes limitant les rejets de polluants dans l'environnement découlant de l'exploitation de matériel ferroviaire. L'objectif spécifique de cette disposition est de contribuer à la durabilité environnementale de l'industrie ferroviaire.

Publication des règlements

A... 50

Les règlements pris aux termes de la LSF doivent être publiés dans la *Gazette du Canada* au moins 90 jours avant la date envisagée pour leur entrée en vigueur. L'objet ici est de notifier le grand public des règlements sur la sécurité ferroviaire, la sécurité générale et l'environnement, et d'accorder aux parties intéressées la possibilité de présenter au ministre, pendant ce délai, leurs observations, questions et opposition à cet égard.

Partie VI

Modifications corrélatives à d'autres lois

Modifications à d'autres lois

Dans le but d'éliminer toute incompatibilité avec la LSF et d'accroître encore plus la sécurité ferroviaire, on a apporté des modifications à d'autres lois, tels que la *Loi sur l'accès à l'information*, le *Code criminel* et la *Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer* et les croisements de chemin de fer.

OTTAWA

Administration centrale/sécurité ferroviaire
Place de Ville, tour C
330, rue Sparks, 10e étage
Ottawa (Ontario) K1A 0N5
Téléphone : 613 998-2985
Télécopieur : 613 990-7767

Administration centrale/transport des marchandises dangereuses
Place de Ville, tour C
330, rue Sparks, 9e étage
Ottawa (Ontario) K1A 0N5
Téléphone : 613 990-1147
Télécopieur : 613 993-5925

BUREAU RÉGIONEAUX / GROUPE SURFACE

ATLANTIQUE

Place Héritage
95, rue Foundry, pièce 418
Moncton (N.-B.) E1C 5H7
Téléphone : 506 851-7040
Télécopieur : 506 851-7042

QUÉBEC

800, René-Lévesque Ouest
6e étage, pièce 638
Montréal (Québec) H3B 1X9
Téléphone : 514 283-5722
Télécopieur : 514 283-8234

ONTARIO

4900, rue Yonge
3e étage
North York (Ontario) M2N 6A5
Téléphone : 416 973-9820
Télécopieur : 416 973-9907

PRAIRIES ET NORD

344, rue Edmonton
4e étage
CP 8550
Winnipeg (Manitoba) R3C 0P6
Téléphone : 204 983-4214
Télécopieur : 204 983-8992

PACIFIQUE

225 – 625, rue Agnes
New Westminster (C.-B.) V3M 5Y4
Téléphone : 604 666-0011
Télécopieur : 604 666-7747

AUTRE ORGANISMES

Bureau de la sécurité des transports du Canada
Place du Centre
4e étage
200, Promenade du Portage
Hull (Québec) K1A 1K8
Téléphone : 819 994-3741
Télécopieur : 819 997-2239

Office des transports du Canada
Les Terrasses de la Chaudière
15, rue Eddy
Hull (Québec)
Adresse postale :
Ottawa (Ontario) K1A 0N9
Téléphone: 819 997-0344
Télécopieur : 819 953-8353

	PAGE
Agents de contrôle	19, 24
Arrêté ministériel	11
Assimilation à des ordonnances de la cour	22
Autres exigences relatives aux renseignements	24
Avis des travaux projetés	7
Bureau de la sécurité des transports	3
Contrôle et mesures de sécurité	24
Délégation de pouvoirs	27
Enquêtes	24
GAZETTE DU CANADA	27, 28
Infractions et peines	24
Injonctions ministérielles	22
Inspecteurs	13, 19-23
Installations construites ou entretenues de façon dérogatoire	21
Intrusions	16
LOI SUR LA PROTECTION DES EAUX NAVIGABLES	4
LOI SUR LE BUREAU CANADIEN D'ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS DE TRANSPORT ET DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS	3
LOI SUR LE DÉPLACEMENT DES LIGNES DE CHEMIN DE FER ET LES CROISEMENTS DE CHEMIN DE FER	4
LOI SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES	4
LOI SUR LES CHEMINS DE FER	2, 3
LOI SUR LES TEXTES RÉGLEMENTAIRES	24
LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA	2, 3
LOI SUR LES TRANSPORTS NATIONAUX	3
Modifications à d'autres lois	28
Normes techniques	7
Office des transports du Canada	3
– Activités autres que ferroviaires	16
– Installations ferroviaires	7-9
Priorité aux trains	16
Protection de l'environnement	28
Règlements	
– Activités autres que ferroviaires	15
– Autres exigences relatives aux renseignements	24

	PAGE
– Construction ou modification d'installations ferroviaires	7
– Exemptions	12
– Exploitation et entretien des installations et du matériel ferroviaires	11-13
– Infractions et peines	24
– Protection de l'environnement	28
– Publication	28
– Renseignements médicaux	23
– Sifflet	13
– Systèmes de gestion de la sécurité	27
– Terrains contigus	16
Règles	
– Contrôle et mesures de sécurité	24
– Exemptions	12
– Exploitation et entretien des installations et du matériel ferroviaires	11-13
– Incompatibilité avec les règlements	11
– Infractions et peines	24
– Initiative de la compagnie de chemin de fer	12
– *LOI SUR LES TEXTES RÉGLEMENTAIRES*	27
– Renseignements médicaux	23
– Travaux ferroviaires	13
– Uniformité	12
Renseignements médicaux	23
Sifflet	13
Subventions	
– Construction ou modification de sauts-de-mouton	9
– Passages à niveau	8
– Programmes, études, projets et travaux	9
Systèmes de gestion de la sécurité	5, 21, 24, 27
Terrains contigus – Pouvoirs des compagnies de chemin de fer et des autorités responsables des services de voirie	16
Travail d'ingénierie	8
Travaux ferroviaires exigeant l'approbation ministérielle	8